No. 2163 Zaterdag 20 Juni 1925. 42ste Jaargang

AMIGOE DI CURAÇAO

WEEKBLAD VOOR DE CURAÇAOSCHE EILANDEN

Dit Blad verschijnt elken Zaterdag.
Abonnementsprijs voor Curaçao, Bonaire, Aruba en de Bovenwindsche eilanden per drie maanden fl. 2.— bij vooruitbetaling.

Bureau van dit blad: St. Elisabeth's Gasthuis.
Administratie: St. Thomas-college.
DRUKKER. B. L. BOGAERS.

Voor het Buitenland per jaar fl. 10.—
Afzonderlijke nummers fl. 0.15.
Prijs der Advertentiën van 1—7 regels f. 0.50; voor elken regel meer 7½ cts.

Brug en Ferryboot.

Wij ontvingen van onzen medewerker JAN PAUL den volgenden brief aan hem gericht, met verzoek ter opname, waaraan wij volgaarne voldoen.

Zeer Geachte Heer JAN PAUL.

Steeds lees ik met genoegen Uwe Curaçaosche Ditjes en Datjes. Zoo ook die van Zaterdag 7 Juni l.l..

Wat die denkwijze van den Heer VELTMAN over de gedachtengang van den Heer GORSIRA betreft over de Ferryboot op wielen het volgende:

Er zijn in Frankrijk o.a. op enkele plaatsen bij zéér ondiepe en smalle riviertjes van ten hoogste 5 à 6 Meter breedte werkelijk van die Ferrybootjes op wielen en rails, die diepte bedraagt niet meer dan hoogstens 2 Meter, maar nooit zal de Heer Gorsira aan een diepte van 12 Meter hebben kunnen denken.

Nu iets over die Ferryboot met kettingen.

De Heer VELTMAN merkt terecht op, dat de stroom die boot doet afdrijven. Ook ik heb dat overvaren te Amsterdam bestudeerd en had het mij aldus gedacht, als men de brug tenminste weg wil hebben. Een groote pont, waarop b.v. 4 auto's kunnen staan (2 × 2 stuks) aan beide zijden de voetgangers, nu niet overhalen aan *één*, maar door middel van 2 kettingen. Nu heb ik me al eens laten vertellen, dat een groot stoomschip niet op zijn anker ligt, maar aan de ketting.

In Puerto Cabello b.v. hoorde ik bij aankomst de 1ste stuurman roepen: „6 vadem water, kapitein," waarop de kapitein zei: „40 of 42 (juiste aantal weet ik niet meer) vadem ketting vieren," dus een veel grootere lengte ketting dan er water was. Dus dacht ik mij ook een ponton met aan weerszijde een ketting. Al staat er nu nog zooveel stroom, de ponten *moet* op zijn aanlegplaats aankomen. Maar indien men deze wijze wil toepassen, moet men ook het volgende er bij doen: de Spaar-en Beleenbank afbreken; aan de Overzijde, politiepost, telefoonhuisje, met Salon Brion afbreken, een breeden weg maken vóór het Brionplein, langs het erf van den Heer Badaracco vervolgens tot aan de Werf van de Red D Line, dus een soort van Boûlevard maken, wat dan tevens zeer ten voordeele komt van de bevolking hier niet alleen, maar ook voor de passagiers in het algemeen. Zoo b.v. op deze wijze had ik het mij voorgesteld.

Wil men echter toch de brug behouden, wel dan direct overgaan tot een paar flinke machines, die de brug vlug open en dicht doet draaien of wel het volgende:

Splits de brug in tweeën en maak beide helften draaibaar en wel zoodanig dat:

1°. de brug bij kalm weder naar buiten (zee toe) opengaat;

2°. de brug alleen bij ruw weer naar binnen toe opengaat.

Op iedere helft dus een flinke ponton met motor waaraan een schroef bevestigd is die voor- en achteruit kan draaien, dus — geen koffiemolen zooals nu. Dat geachte Heer JAN PAUL had ik me voor de oeververbinding gedacht. —

Met beleefde groeten,
Uw dienstwillige,
G. 'T SAS.

Noot van de Redactie.

Du choc des opinions jaillit la vérité. Uit de botsing der meeningen komt de waarheid te voorschijn.

Met genoegen plaatsen we dezen brief van den Heer 'T. SAS, om aldus zijn idées ter keuring aan de publieke opinie over te geven.

Dergelijke leekenplannen zijn natuurlijk geen ingenieurswerk, dat direct kan worden uitgevoerd. Ze geven dikwijls een gezond idee aan, dat verder technisch kan worden uitwerkt. Soms bevatten zulke voorstellen iets goeds, dat kan worden overgenomen.

De een verbetert het idee van den anderen.

Wat nu de idées van den Heer 'T SAS betreft, geven we hier de volgende opmerkingen.

Niet iedereen schijnt te weten, dat de tegenwoordige *Beer-Salon* naast de brug aan de Overzijde oorspronkelijk de aanlegsteiger was voor de Ferryboot, die hier vóór 1888 over de haven heen en weer voer.

Met de opening der Koningin-Emma brug op 8 Mei 1888 hield die Ferrydienst op en verloor die aanlegsteiger zijn beteekenis en werd daarop later de tegenwoordige *Beersalon* gebouwd.

In het plan van den Heer VELTMAN is die nieuwe aanlegsteiger aan de Overzijde gedacht aan de *andere* zijde, dus ten Zuiden van de brug. Zou de brug zelf moeten verdwijnen om plaats te maken voor een volledigen Ferrydienst, dan kan het tegenwoordige vaste bruggehoofd van Otrabanda zeer goed tot aanlegsteiger worden ingericht.

Zoodat het volstrekt niet noodig is, dat die *Beersalon* moet verdwijnen. Wij zeggen dat niet, omdat we zoo bijzonder op het behoud van die beersalon gesteld zijn, want zij draagt allerminst bij tot het aesthetisch schoon daar ter plaatse. Alleen ter kostenbesparing van aankoop en afbraak zouden we ze voorloopig liever ongemoeid willen laten.

Nu de KETTINGKWESTIE van den Heer 'T SAS.

Naar de bewoordingen van den schr. te oordeelen schijnt hij van meening te zijn, dat een stoomboot die geankerd ligt, eigenlijk meer door de *zwaarte* van den ketting dan (en) van het anker op zijn plaats wordt vastgehouden. Wat natuurlijk een abuis is. Dat bij de handelsvloot gewoonlijk *vier*maal meer kettinglengte gevierd wordt dan de diepte daar ter plaatse bedraagt, vindt zijn verklaring, hierin dat door de lengte en de bocht van den ketting het anker, bij drijven van 't schip, *langs* den grond zal sleepen en dus gemakkelijker ergens in den bodem zal vasthaken, wat bij een strakgespannen ketting een onmogelijkheid is, daar dan het anker opgelicht wordt en rechtop komt te staan.

De H. 'T S. heeft zich een ponton of Ferryboot gedacht *„met aan weerszijden een ketting. Al staat er nog zooveel stroom, de ponton moet op zijn plaats aankomen."*

Maar die methode veronderstelt dan toch zeker twee *strakgespannen* kettingen waartusschen de boot heen en weer vaart. (Die kettingen worden dan natuurlijk, zoodra een boot de haven in- of uitvaart, op den bodem der haven neergelaten.) Doch waar is dan de beweegkracht, die de boot naar den overkant brengt, en hoe werkt die motorische kracht dan op den ketting?

In het plan-VELTMAN is er maar één ketting, die onder door de Ferryboot heenloopt, en onderin door de motor wordt opgewonden en aan de achterzijde weer wordt neergelaten.

In 't plan 'T SAS (twee kettingen) zou die motor op beide kettingen moeten werken, dus de heele breedte van de boot moeten beslaan of men zou met twee motoren moeten werken; aan elke zijde der boot een motor. Het mechanisme zal in dit plan een veel grootere en zeer kostbare en toch onnoodige uitgebreidheid krijgen.

Wil men het *zonder kettingen* doen, dan veronderstelt dat een zeer gecompliceerde stuurinrichting, of wel vóór en achter de boot, of wel daaronder.

Doch daaraan valt niet te denken 1o. omdat zulk een roer vóór of achter de boot bij het landen in den weg zit, en telkens defect zou raken. 2o. omdat een stuurinrichting het allerbeste werkt bij *snelle* vaart van het schip. Doch bij den korten afstand tusschen beide oevers kan er van een snelle vaart bij den overtocht geen sprake zijn. 3o. omdat een stuurinrichting ook een zeer ervaren stuurman veronderstelt, die voortdurend zeer scherp moet opletten.

Veel eenvoudiger dus geen stuurman, maar een flinke motorist, die alleen op commando vaart vermindert en den handel omgooit om de machinie stop of in gang te zetten.

Het één-ketting-systeem van den Heer VELTMAN dunkt ons, zoolang er geen beter voorgesteld wordt, tot nu toe nog de beste oplossing.

Wij en ook de Heer VELTMAN hadden ons de aanlegsteiger voor die Ferryboot gedacht aan de Overzijde *ten zuiden naast* de brug. De diepte is daar zeer gering.

Doch dit sluit tevens in, dat die Ferryboot ook maar een geringe diepgang mag hebben.

Wil men dit voorkomen, dan zou men die aanlegsteiger aan Otrabanda evenlang moeten maken als nu het *vaste* bruggehoofd aldaar is. In dit geval zou echter de doorvaart van de haven te veel versmallen door de Ferryboot, ingeval ze aan een der beide oevers gemeerd ligt, op het oogenblik dat een stoomboot binnenvaart. Dit beschouwen wij als het eenige bezwaar tegen de Ferryboot.

In het plan-VELTMAN blijft de brug zijn diensten presteeren, zoolang geen schepen door de haven uit of invaren.

Mogelijk dat de Ferryboot volgens dit plan zoo goed zal voldoen, dat bij eindiging van de brugconcessie in 1930, deze geheel opgedoekt wordt en vervangen door een 2e Ferryboot met een overvaart om de 5 minuten.

In het plan VELTMAN moet natuurlijk ook de batterij verdwijnen d.w.z. dat stuk vestingmuur waarin beneden de *Spaar- en Beleenbank* gevestigd is. Strategisch heeft het tegenwoordig absoluut geen beteekenis meer. Vandalisme is dat afbreken evenmin. Noch op historische noch op architectonische of aesthetische gronden kan er eenig doorslaand motief voor het behoud van dat log en onoogelijk muurwerk worden aangevoerd. Ook die nauwe poort verdwijnt dan van zelf en er komt een groote breede verkeersweg met een mooi openliggend plein vóór het Gouvernemensthuis en het Waterfort, dat aan een deel van het samengedrongen verkeer van auto's en voetgangers aan den voet van de brug gelegenheid biedt zich over een grooter oppervlakte te verspreiden. Alleen reeds voor de veiligheid van het toenemend verkeer moest die batterij nu al terstond opgeruimd worden. De protesten tegen deze verkeersverbetering zullen wel uitblijven zoodra er voor de aanstaande reorganisators der politie zooveel vrije tijd niet meer is om daar een gezellig zitje te zoeken „in Boccaccio's trant."

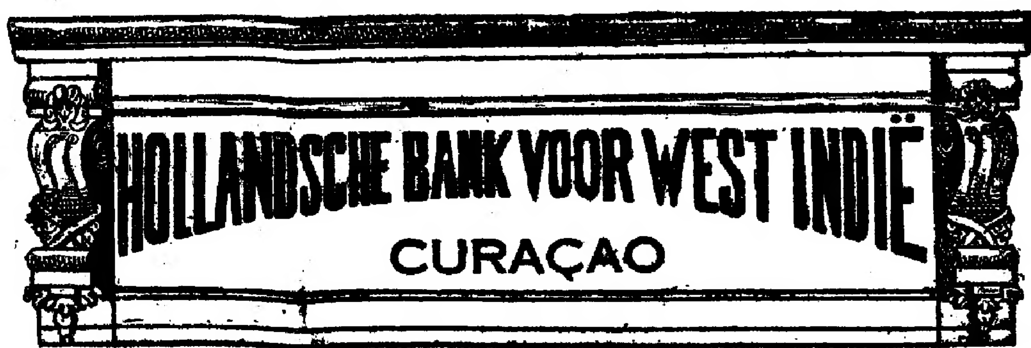
Het mooie plan van den Heer 'T SAS: een strandboulevard langs het erf van den Heer BADARACCO en de koraal Agostini en verderop tot aan de ligplaats der *Red D*-booten is het ideaal wat wij reeds jaren lang gekoesterd hebben.

Het is bij de geringe diepte van een paar voet daar ter plaatse zoo gemakkelijk uit te voeren. Het brengt zoo'n schitterende verbetering voor het verkeer in plaats van langs die vuile nauwe doorgang door de Klipstraat, dat het onbegrijpelijk is, dat men het nog niet heeft uitgevoerd.

Tot slot: het voorstel tot splitsing van de brug in tweeën, dus naar het midden open en dicht draaiend.

Wij vreezen dat de brug dan niet meer nog tegen de kracht van zwaren wind en stroom bestand zal zijn.

Bovendien moet het betonblok waarop dat deel van de brug aan de *Punda*zijde moet ronddraaien, op de rots rusten, dus op zeer groote diepte gelegd worden. Daarop zal een heel zware wijs gaan, afgezien nog, dat het een zeer nuttig deel van de breedte van de haven in beslag neemt.



Een belangrijk Consulair Verslag.

Een vriendenhand stuurde ons de „Economische Verslagen" van de Ned. Diplomatieke en Consulaire Ambtenaren XIXe Jg. no. 6. (Bijlage van Handelsberichten van 21 Mei 1925 No. 949) waarin een zeer belangrijk Verslag over Venezuela van de hand van den Heer A. METHÖFER, Vice-Consul te Carácas. Het behandelt:

De opkomst van het Maracaibodistrict als gevolg der Petroleumindustrie.

Inleiding.

Reeds in de na-oorlogsjaren, toen de petroleum-productie en export van Venezuela nog uiterst gering waren, had Maracaibo, zooals de statistieken aangeven, reeds een grooteren buitenlandschen handel dan La Guaira, dat door zijn centrale ligging, gemakkelijke bereikbaarheid en door de nabijheid van de hoofdstad Caracas, in veel gunstiger positie verkeert.

Thans nu in het Maracaibodistrict de petroleumontginning intensief is aangevangen, de productie aan olie reeds meer dan 5000 ton daags bedraagt en algemeen voor de naaste toekomst een groote uitbreiding verwacht wordt, is Maracaibo verreweg de voornaamste havenplaats en men mag gerust zeggen, het belangrijkste economische centrum in Venezuela geworden.

De vreemdeling, die onbekend met dezen stand van zaken voor het eerst te Maracaibo aankomt, zou zulks geenszins verwachten. Daar verschillende ondiepten den toegang tot het meer van Maracaibo versperren, ziet men op de reede slechts kleine schepen met geringen diepgang. De havenaccomodatie bestaat uit niet meer dan een smallen 100 Meter langen pier, die slechts aan een tweetal kleine schepen gelijktijdig gelegenheid tot laden of lossen biedt. Ook de stad zelf geeft volstrekt niet den indruk van een plaats van beteekenis en men zou zich in een tweede rangs Zuid-Amerikaansch havenstadje wanen, ware het niet, dat men allerwege en elk oogenblik van den dag bemerkt, hoezeer de ontwikkeling van de stad en van de haven bij de eischen van het verkeer is ten achter gebleven. De schepen, die tusschen La Guaira, Curaçao en Maracaiho varen, zijn steeds vol bezet, zoodat voor vele passagiers geen hutten beschikbaar zijn; zoo ook de hotels, die bovendien slecht en overdreven duur zijn. Instellingen van publieken aard als post- en telegraafkantoor zijn in lokaaltjes van enkele vierkante meters ondergebracht, waar het publiek zich verdringt. De hygiene laat te wenschen over, een waterleiding bij voorbeeld heeft de stad nog niet.

Dat deze toestanden nu nog voortduren, vindt zijn verklaring ten deele daarin, dat de groote verwachting ten aanzien van de procuctiviteit der Venezolaansche olievelden eerst voor betrekkelijk korten tijd is gerezen en de groote concerns als Royal Dutch-Shell, Standard Oil, Pure Oil, Gulf Oil Corp. en andere dan ook eerst gedurende de twee laatste jaren een grootere activiteit aan den dag hebben gelegd en een talrijk personeel aan het werk hebben. Thans echter wordt de zorg voor betere verkeersmogelijkheden, meerdere accomodatie en hygiëne als een dringende noodzakelijkheid aangenomen. Verschillende daartoe strekkende projecten zijn dan ook reeds gemaakt, zoowel van overheidswege als door particulieren en enkele daarvan bevinden zich in uitvoering.

Naar alle waarschijnlijkheid zal het Maracaibo-district dus in de naaste toekomst een flinke en snelle ontwikkeling ondergaan en in verband daarmede valt ook een gestadig stijgen der grondprijzen in de stad en haar omgeving waar te nemen, terwijl de aandeelen van tramwegmaatschappijen, plaatselijke industrieën enz. hoog genoteerd worden. *Uit den aard der zaak zal die periode van beteekenis niet blijvend zijn. Haar duur hangt af van het tijdsverloop, waarbinnen de exploitatie tengevolge van de uitputting der verschillende petroleumlagen een einde zal hebben genomen en zij kan dan ook, wanneer de markttoestanden een intensieve ontginning noodzakelijk maken, betrekkelijk kort zijn.* Bij het aanbrengen van verbeteringen en uitbreidingen zal met dit tijdelijke karakter stellig rekening worden hehouden en zoo zullen groote werken, die veel tijd vorderen, al zijn zij min of meer noodzakelijk, *toch niet tot uitvoering komen.*

Daar verscheidene der meest waardevolle concessies aan de Royal Dutch Shell groep behooren, hebben Nederlandsche petroleumbelangen een niet onaanzienlijk aandeel in de ontwikwikkeling dezer voornaamste Venezolaansche industrie. Bovendien echter brengt de opkomst van het Maracaibodistrict voor de Nederlandsche belangen in het algemeen verschillende mogelijkheden mede, die wel de moeite waard zijn om te worden nagegaan en toegelicht, zooals deelneming in de verbetering van de haven, de aanbrenging van havenaccomodaties, leveranties van materialen, gelegenheid voor ingenieurs, architecten, kantoorpersoneel om hier een werkkring te vinden en een grooter aandeel aan den handel, die zonder twijfel zich zal blijven uitbreiden.

De stand der petroleumontginning.

Verschilende omstandigheden, waaronder voornamelijk de verminderende opbrengst van een der voornaamste productielanden, Mexico, hebben er toe geleid, dat men in Zuid-Amerikaansche landen gedurende de laatste jaren ijverig naar het voorkomen van petroleum heeft gezocht. Het schijnt thans, dat Venezuela het land is, dat voornamelijk het tekort zal aanvullen en wellicht binnen niet al te langen tijd een voorname plaats onder de produceerende landen zal gaan innemen.

De olievelden in Venezuela zijn gelegen: 1°. rondom het Meer van Maracaibo, in de staten Zulia, Falcon, Lara, Trujillo en Merida, benevens het meer zelve en 2°. in de delta van den Orinoco tegenover het Engelsche Trinidad. Van deze beide velden is het thans nog alleen het eerstgenoemde, dat produceert en dat, wat uitgestrektheid en vooruitzichten betreft, het belangrijkste is.

De Caribbean Petroleum Cy., een tot de groep der Royal Dutch Shell behoorende maatschappij, mag als pionier der Venezolaansche petroleumindustrie aangemerkt worden. Zij verkreeg in 1912 een uitgebreide concessie, die een groot deel van het Venezolaansche gebied, waar de mogelijkheid van het voorkomen van petroleum bestond, omvatte. Het was onmogelijk deze geheele zône, die ongeveer 28 millioen H.A. besloeg en waarover jaarlijks groote sommen aan belastingen verschuldigd waren, voor zich alleen te behouden. Een groot aantal geologen door de maatschappij uitgezonden, was gedurende een tweetal jaren in alle deelen van het geconcedeerde terrein werkzaam, waarna achtereenvolgens verschillende deelen daarvan werden opgegeven, die naderhand aan andere ondernemingen in concessie werden verleend. Eenige jaren later had de maatschappij succes met haar proefboringen in het veld Mene Grande, ten Oosten van het Meer op circa 60 K.M. van Maracaibo gelegen, dat tot heden de

voornaamste productieplaats in Venezuela is gebleven.

De Colon Development Cy. en de Venezuela Oil Concessions Lt., beide ook onder contrôle der Royal Dutch-Shell, de British Controlled Oilfields en de Bermudez Cy. begonnen alle korten tijd na de Caribbean te werken binnen de van particulieren verkregen concessies, die vaak uitgestrekte zônen of zelfs geheele districten omvatten.

De oorlog vormde een groote belemmering voor intensieveren arbeid. Wel werd op verschillende plaatsen olie aangeboord, doch het waren bronnen, die weinig of slechts gedurende korten tijd produceerden, of wel zij waren te zeer afgelegen om bij de onvoldoende transportgelegenheden, waarin toen onmogelijk voorzien kon worden, tot hun volle nut te kunnen komen. Zoodoende bleef het veld Mene Grande van de Caribbean Petroleum Cy., waar in 1916 een spuitende bron met een aanvangsproductie van 50.000 vaten daags was aangeboord, gedurende ettelijke jaren het eenige veld, dat petroleum in commercieele hoeveelheden opleverde. Eerst voor een tweetal jaren deed zich een feit voor, tengevolge waarvan de situatie plotseling geheel werd gewijzigd en Venezuela de belangstelling der gezamenlijke petroleumwereld tot zich heeft getrokken. De Venezuela Oil Concessions Ltd. boorde in het veld La Rosa op een diepte van ongeveer 1500 voet onverwacht een spuitende wel aan, die gedurende negen dagen ongecontroleerd groote hoeveelheden olie — tot 130.000 vaten op een dag — voortbracht tot zij gecementeerd werd. Doordat het veld La Rosa onmiddellijk aan het Meer is gelegen, waren de transportmoeilijkheden niet groot en kon men al spoedig overgaan tot verscheping der hier gewonnen olie. Dit succes werd gevolgd door een ander van de Britisch Controlled Oilfields Ltd., die in haar veld „El Mene" van de Buchivacoa concessie ter hoogte van Maracaibo op circa 55 KM ten Oosten van het Meer olie aanboorde van bijzonder hoogen graad. (De La Rosa olie heeft daarentegen een laag benzinegehalte.)

In het begin van het jaar 1923 werden door de groote Noord-Americaansche concerns en verschillende kleinere zelfstandige Engelsche en Noord-Amerikaansche ondernemingen talrijke concessies opgekocht. De Gulf Oil Cy. verkreeg verscheidene concessies in het Meer van Maracaibo en in de nabijheid van de meerkust, welke zij opkocht van de Maracaibo Exploracion Cy. en verder ook in de Perija streek in het Venezolaansch-Columbiaansch grensgebied, de Pure Oil Cy. verschafte zich concessies in de districten Mara en Miranda, de Standard Oil of New-Jersey verkreeg het Oostelijke ⅓ deel der Buchivacoa concessies en concessies ten Noorden van Mene Grande, in het district Miranda en in het Zuidelijke deel der Perija, de Texas Oil eveneens in de Perija en ten Westen van Mene Grande. De Lago Oil Corporation, een onderneming, welke annex is aan de British Equatorial Oil Cy. Ltd. (gecontroleerd door de Tanker Ltd. en andere) verkreeg concessies in het Meer, aansluitende aan het La Rosa veld en een concessie over het geheele Meer met uitzondering van 1 KM strook langs de kust. De Anglo-Persian opereert in de districten Acosta, Zamora en Silva en in de nabijheid van El Mene. De meeste dezer groote concerns werken door tusschenkomst van dochterondernemingen, zoo de Pure Oil door de Orinoco Oil Cy., de Anglo Persian door de North Venezuelan Oil Cy., de Sun of Philadelphia door een tiental maatschappijtjes enz. Van de kleinere ondernemingen is meestal het doel exploratiearbeid om, indien haar concessies productief blijken te zijn, deze aan de groote maatschappijen over te doen. Voor ruim een jaar heeft zich ook een Venezolaansche onderneming gevestigd, de Compania Anonima Venezolana de Petroleo, met een kapitaal van 25 millioen Bolivar, welke bijzonderlijk de Nationale reserve in concessie wenscht te verkrijgen en te exploiteeren of te verhandelen.

Met uitzondering van de Gulf Oil Cy. en de Lago Oil Corp., die in het veld La Rosa werken, hebben de genoemde maatschappijen in de nieuw verkregen concessies tot nu toe geen producties van eenige beteekenis verkregen en wat thans nog aan olie geëxploiteerd wordt, is uitsluitend afkomstig uit de Velden Mene Grande, El Mene en La Rosa. In laatstgenoemd veld werken drie verschillende ondernemingen, die haar concessies in de onmiddellijke nabijheid van elkaar hebben en daardoor dezelfde olielaag exploiteeren. Zij trachten daardoor alle haar productie zoo hoog mogelijk op te voeren en boren derhalve op een betrekkelijk beperkte oppervlakte een groot aantal wellen, een oneconomisch beheer dus als gevolg van concurrentie.

Het is te verwachten, dat binnen niet te langen tijd ook enkele andere velden, waar reeds petroleum werd gevonden, doch die voor het vervoer te ongunstig waren gelegen, zullen beginnen te produceeren. Zoo heeft de V. O. C. in La Paz op 27 K.M. ten Westen van het Meer een wel met een capaciteit van 2500 tot 5000 vaten per dag aangeboord. Dit veld wordt thans door een pijpleiding met een terminal aan de Meerkust verbonden en nog in den loop van het jaar 1925 zal de van daar afkomstige petroleum verscheept kunnen worden. Ten aanzien van andere vindplaatsen echter blijft het transport bezwaren opleveren, die niet zoo gemakkelijk overwonnen kunnen worden. De Standard bij voorbeeld is in de Zuidelijke Perija moeten beginnen met den aanleg van een 17 K.M. lange spoorbaan dwars door een zeer bergachtig terrein en ook de concessies van de Colon Development Cy. zijn zoo gelegen, dat noodzakelijkerwijze werken uitgevoerd zullen moeten worden, die veel geld en tijd vorderen. Voor de kleinere ondernemingen is dit bezwaar uit den aard der zaak nog grooter dan voor de kapitaalkrachtige concerns en men mag aannemen, dat in de naaste toekomst verschillende van haar zullen verdwijnen en slechts een beperkt aantal groote maatschappijen in Venezuela zal blijven werken.

Is men eenmaal zoover, dat de olie tot aan de kust van het Meer van Maracaibo gebracht kan worden, dan zijn ook aan het verdere transport wederom moeilijkheden verbonden. De ondiepten, die den weg naar zee belemmeren, veroorzaken, dat slechts kleine tankschepen tot aan de laadplaatsen kunnen komen en op andere plaatsen overlading in grootere vaartuigen heeft te geschieden. De Standard Oil overweegt den aanleg van een pijpleiding naar het schiereiland Paraguaná, waar de olie onmiddellijk in groote tankschepen zou kunnen worden geladen. De Royal Dutch-Shell heeft behalve een kleine raffinaderij te San Lorenzo, de aan het Meer gelegen terminal voor het veld Mene Grande, een groote raffineerinrichting op Curaçao opgericht. Het vervoer daarheen geschiedt met een twaalftal snelvarende tankschepen van 1000 tot 2000 ton inhoud. Van Curaçao wordt de gewonnen benzine etc. met grootere schepen naar de Noord-Amerikaansche en Europeesche markten getransporteerd. De Lago Petroleum Corp. brengt de olie naar het Nederlandsche eilandje Aruba, waar zij een depôt heeft opgericht, vanwaar het verdere transport plaats heeft; de Gulf Oil heeft een depôt op het schiereiland Paraguaná en de Britisch Controlled Oilfields brengt de olie door middel van een 55 K.M. lange pijpleiding naar de kust van het Meer, waar zij overgaat in de tankschepen van de Caribbean Petroleum Cy., met welke een leveringscontract is gesloten.

In het jaar 1923 bedroeg de totale petroleumproductie ongeveer 610.000 ton, waarvan 542.000 ton afkomstig waren van de bronnen der Caribbean Petroleum Cy. en 55.000 ton van die der V. O. C. Voor het jaar 1924 zal de opbrengst naar schatting een 60% meer bedragen; hoofdzakeijk doordat het La Rosa veld veel meer heeft opgeleverd dan in het voorafgaande jaar.

De maatschappijen, die sinds de jaren 1912 tot 1914 in Venezuela werken, hebben zooals reeds werd opgemerkt, haar concessies meest van particulieren verkregen en haar rechten werden door bijzijndere, onderling uiteengeloopende contracten geregeld. Sindsdien is de petroleumwet meermalen gewijzigd. Thans geldt dat zônes van 10.000 H.A. voor periode van 3 jaar voor exploratie in concessie kunnen worden gegeven. Van elk dezer zônes kan slechts over de helft het recht van exploitatie worden verkregen. De andere helft blijft aan de Staat als „nationale reserve", doch kan door deze wederom aan andere personen en ondernemingen geconcedeerd worden. Het exploitatierecht duurt 40 jaar. Belastingen worden geheven zoowel over de oppervlakte van het geconcedeerde terrein als over de bruto productie. Een belasting van 2 Bolivar per H.A. is bij het begin van de exploitatieperiode te voldoen, voor de volgende 3 jaar wederom 2 Bol., voor de daaropvolgende 21 jaar 4 Bol. en voor het resteerende tijdvak 5 Bol. De productiebelasting bedraagt 10% met een reductie van 25% voor concessies, die op meer dan 250 K.M. van het meer van Maracaibo zijn gelegen. Restricties ten aanzien van het aantal concessies, dat een en dezelfde onderneming kan bezitten, welke in vorige wetten voorkwamen, zijn sindsdien opgeheven.

Alle oliehoudende terreinen of gronden, die dit zouden kunnen zijn, zijn thans, wellicht op een hoogst enkele uitzondering na, met concessies belegd of wel behooren tot de nationale reserve.

Als voorbeeld van de inkomsten die den Staat ten deel vallen van de zijde van een der voornaamste in Venezuela werkende ondernemingen diene het volgende staatje, dat aangeeft de belastingen, die de Carribean Petroleum Cy. in het jaar 1923 voldeed.

Wegens hernieuwing van h. contract-quote over '23	Bs. 1.000.000
Minimumbelasting per deposit	243.000
Belasting over de oppervlakte	122.261
Belasting over het bruto product	1.084.577
Belasting over de in het land verkochte producten.	752.148
totaal	Bs. 3.201.986

Hoewel Venezuela een bondstaat is, ressorteeren alle administratieve functies in verband met de petroleumontginning onder de centrale Regeering te Caracas en wel onder de Directie voor het Mijnwezen, een onderafdeeling van het Ministerie van „Fomento".

INGEZONDEN.

MIJNHEER DE REDACTEUR.

Veel is er reeds geschreven over onze werklieden, die op Cuba vertoeven. In alle parochies, zoowel hier als op Aruba en Bonaire hebben de Pastoors al het hunne bijgedragen om een eenigszins volledige lijst samen te stellen van de parochianen, die daar naar Cuba zijn vertrokken en die op verschillende Centrales verspreid zijn of ook wel in de hoofdstad Havana zelf.

Volgens die lijst bevinden zich daar ruim 1000 van onze mannen, die van Aruba en Bonaire meegerekend.

In een der laatste „Amigoe's" lezen wij een bericht overgenomen van „La Cruz", dat het Gouvernement zijn zorgen wijdt om die menschen een behouden terugkomst hier te verschaffen, door de zaak in handen te stellen van den Nederlandschen Consul aldaar. Gaat het eigenlijk alleen om die menschen in hun nood te hulp te komen of ook om de Curaçaosche „Petroleum Industrie Maatschappij" van werkkrachten te voorzien? In het eerste geval dunkt me, dat de verplichting alleen bij het Gouvernement ligt om die menschen te doen repatrieeren. Maar een machtigen steun om het beoogde doel te bereiken vindt men zeer zeker in boven genoemde Maatschappij, altijd veronderstellende, dat zij slechts bij gebrek aan inheemsch werkvolk, van elders arbeiders zal importeeren. Immers werklieden uit Jamaica of elders te laten komen zal meer moeite en zorgen opleveren dan het afhalen van de Curaçaosche arbeiderskolonie van Cuba. Wanneer een contractueele verbinding van genen de eisch zal zijn, zal zulks niet noodig zijn voor dezen, die zich alleen tevreden stellen een gelegenheid te krijgen om naar hun geboorteplaats terug te keeren.

Als ik mij niet vergis, heeft de C. P. I. M. reeds pogingen aangewend om Venezolanen uit Coro naar hier te brengen, maar is daarin niet geslaagd, daar het bekomen aantal betrekkelijk gering was. Waar nu het Gouvernement bereid is een gemachtigde naar Cuba te zenden om de terugkomst van die arbeiders hierheen mogelijk te maken, kan de C. P. I. M. hiertoe haar machtige medewerking verleenen ter verwezenlijking van een zaak waarbij zij de naaste belanghebbende is.

Is het Nederlandsche Consulaat op Cuba een waardigheid „ad honorem", niet veel zal van zijne bemoeiingen te verwachten zijn, althans niet binnen korten tijd. En de toestand der emigranten en het gebrek aan werkvolk alhier eischen misschien een vlugge afdoening der zaak. De Gemachtigde v/h Gouvernement, die daarheen gezonden zal worden, moet niet alleen tot taak hebben, die menschen naar hier te begeleiden, wanneer ze reeds door den Consul vergaderd zullen zijn, maar juist hij moet de bijeenbrenging van die menschen op zich nemen. Hij zal b.v. moeten reizen van de een Centrale naar de andere om persoonlijk met die menschen in contact te komen, hen persoonlijk gelegenheid aanbieden om te repatrieeren, want op een brief of bekendmaking van den Consul is niet te verwachten dat zij op een bepaalden datum allen daar zullen zijn waar ze ingescheept moeten worden. Er zullen er ook velen zijn, die misschien in een minder gunstigen toestand verkeeren, die een reis naar hier onmogelijk maakt. Door het benuttigen van al die aangelegenheden, zou de gemachtigde middelen kunnen aanwenden, waardoor die hinderpalen uit den weg werden geruimd. Wanneer die bemoeiingen reeds door den Consul zullen zijn gedaan, dan kan hij zijn taak volbrengen door die menschen ook in te schepen; zij zullen zonder begeleiding van een gemachtigde wel terecht komen. Een schoone gelegenheid biedt zich dezer dagen aan, nu de „Caribe" een lading mais naar Cuba moet brengen om vervolgens de reis weer naar hier aan te vangen. De „Caribe" is een driemastschoener, die ongetwijfeld 100 of meer dekpassagiers kan meevoeren. Maar of van deze gelegenheid gebruik kan worden gemaakt, hangt hiervan af of het de Consul reeds gelukt is die menschen te verzamelen, zoodat zij bij afvaart van het schip voor de reis gereed zijn. Een andere kwestie is, om iemand te vinden om met de betrekking van afgevaardigde te belasten. Mij dunkt, dat het Gouvernement het goedkoopste afkomt, als het onder zijne ambtenaren er een uitkiest, die zonder aanmerkelijke verstoring in den dienst voor eenigen tijd kan gemist worden. Waar naar mijn bescheiden meening zoo'n opdracht tegelijk met de ervaring van iemand, die gereisd heeft, vervuld moet worden met de minst mogelijke onkosten, zal het Gouvernement iemand moeten uitkiezen, die zich met een kleine vergoeding tevreden stelt en de taak meer ter wille van die arme menschen op zich zal nemen.

Daarvoor houd ik, ondergeteekende, mij aanbevolen.

Hoogachtend,

ALPIN.

Curaçao den 10n. Juni 1925.

(De schrijver is bij de redactie bekend.)

Aan HH. Sportliefhebbers
te
Curaçao.

Zooals U allen wellicht weet, is in Holland door de 2e Kamer het wetsontwerp, betreffende f 1.000.000 subsidie voor de Olympische spelen in 1928 te houden, verworpen.

In Nederland zijn in bijna alle kringen commissies gevormd om dat bedrag van f 1.000.000 toch bij elkander te krijgen en er is zelf reeds voor een zeer groot bedrag in enkele weken bij elkander gebracht.

Waar men hier in Curaçao ook voor de sport in het algemeen zeer veel voelt, moeten ook wij, op dit kleine stukje Nederland niet achter blijven.

Ondergeteekenden hebben daarom gemeend om een oproep te doen aan alle sportbroeders, om hier een Curaçaosch Fonds te stichten.

Daar waar het Groote Oost-Indië meedoet, laten wij dus niet achter blijven!!

Wie hiermede zijne instemming betuigt, gelieve zijn kaartje met adres te zenden aan den Heer ARTURO DE JONGH, Heerenstraat alhier, om eene commissie te kunnen vormen.

In afwachting van zeer vele sympathiebetuigingen, verblijven wij

Arturo de Jongh
G. A. 't Sas.

Berichten uit de Kolonie.

Allen, die MET 1 JULI a. s. zich met vooruitbetaling op de AMIGOE DI CURAÇAO, abonneeren, ontvangen de nummers tot dien datum GRATIS.

Verdachte vreemdelingen.

Meermalen is de vraag gesteld, hoe het mogelijk is, dat tegenwoordig zooveel vreemdelingen van verdacht allooi hier kunnen binnenkomen, menschen, die van diefstal en allerlei ongerechtheid leven.

Ons onderzoek heeft daarbij het volgende aan het licht gebracht. Zooals men weet, wordt sinds een paar jaar nauwkeurig het getal der aankomende en vertrekkende vreemdelingen door de politie opgenomen. Juist deze maatregel zou de politie op het spoor hebben moeten brengen, hoe zij op een sluwe wijze wordt beetgenomen. Vroeger kwamen de kleine Venezolaansche barkjes, die van Puerto Cabello, Tocácas en elders hier vruchten aanvoeren, hier aan gewoonlijk bemand met 3 hoogstens vier matrozen. Zonder dat er een enkele plausibele reden voor te vinden is, komen in den laatsten tijd die barkjes hier met 7, 8 of meer personen aan boord, die meestal, maar niet altijd, op de rol der schepelingen voorkomen. Doch het is opmerkelijk, dat wanneer die scheepjes weer vertrekken, die bemanning ineens weer tot 3 of 4 matrozen gereduceerd is. De overigen zijn hier stiekum aan wal gebleven.

En juist deze vormen het ongure element, dat aan het alziend (?!) oog der politie zoekt te ontsnappen.

In die richting zoekend kan de politie nog heel wat ontdekkingen doen.

Wanneer men een lijst aanlegt van de *vreemdelingen*, die tegenwoordig als havenwerkers bij de *Red D* en *K.W.I.M.*-booten en misschien op de *Isla* werkzaam zijn, heeft men misschien alles bijeen, wat hier op eerlijke wijze zijn brood zoekt te verdienen. Misschien kan men al de rest wel min of meer als verdacht beschouwen en als zonder middelen van bestaan het zeegat uitwijzen.

Standard-Lago.

Plaatsgebrek in ons vorig nummer belette ons het volgende bericht van *De Curaçaosche Courant* van de vorige week reeds in ons voorgaand nummer over te nemen:

„In verband met onjuiste berichten, die in de plaatselijke pers worden gepubliceerd, kan het navolgende worden medegedeeld:

De *Standard Oil Company of Indiana* is sterk geïnteresseerd in de *Lago Oil Corporation* te Maracaibo.

Zij is eveneens grootelijks geïnteresseerd in de *Pan American Oil Company.*

Deze *Pan American Oil Company* heeft groote belangen in de *Lago Oil & Transport Company* te Aruba.

De *Standard Oil Company of Indiana* heeft volstrekt niets te maken met het schiereiland Paraguaná.

De maatschappij, die daar belangen heeft is de *Standard Oil Company of New Jersey*, die niets heeft uit te staan met de *Lago.*

De werkzaamheden aan de Nicolaasbaai te Aruba gaan voort overeenkomstig de oorspronkelijke plannen.

De baggermachine is aldaar ter plaatse om met de uitvoering van het contract van een half millioen dollars, aan te vangen."

Het bovenstaande bericht, blijkbaar van deskundige zijde afkomstig, zal nu wel allen twijfel en onrust opheffen.

Wij vermoeden dat het volgende beursbericht uit New-York van 7 Mei omtrent de *Pan American Oil* de aanleiding is geweest voor de minder juiste geruchten omtrent de *Lago.* Dit bericht laat tevens zien in hoeverre de *Standard Oil* van Indiana nu bij de *Pan American* geïnteresseerd is.

„Gedurende den laatsten tijd hebben zich in de Noord-Amerikaansche petroleumnijverheid belangenverplaatsingen voltrokken, die voor de levering van petroleum aan het binnen- en buitenland van het grootste belang zijn. Een der belangrijkste fusies van het jongste verleden vormt de overname van 501.000 der 1.001.556 uitgegeven aandeelen der *Pan American Petroleum and Transport Corporation* door de *Standard Oil Company te Indiana*, de voornaamste gasolineproducente der wereld. Deze transactie is tot stand gekomen met medewerking der bankhuizen BLAIR & Co. en THE CHASE SECURITIES CY. alhier en heeft een samensmelting van petroleumbelangen tengevolge gehad, die thans gezamenlijk over een nominaal vermogen van 550 millioen dollar beschikken, terwijl de beurswaarde der betrokken fondsen op het oogenblik op 787 millioen dollar mag worden aangenomen. De hierdoor ontstane belangengroep is niet alleen nagenoeg even machtig als de *Standard Oil Cy te New-Jersey*, doch bovendien van deze volkomen onafhankelijk, terwijl de band tusschen de *Standard Oil Cy te Indiana* en de bovengenoemde moedermaatschappij, welke haar hoofdzetel te New-York heeft, hierdoor nog losser is geworden. Verder beteekent deze belangenverwerving voor de *Standard Oil Cy te Indiana* een uitbreiding harer productiebelangen tot over de grenzen der Vereenigde Staten, daar zij tot dusver haar behoeften uitsluitend door haar binnenlandsche productie dekte. Behalve onder de productiegebieden der *Pan American Petroleum and Transport Corporation* in Mexico en Venezuela beschikt de *Standard* thans ook over de raffinaderijen, pijpleidingen, enz. dezer maatschappij, alsmede over haar tankvloot van 31 schepen met een gezamenlijken inhoud van 272.000 ton en een laadvermogen van 1.800.000 vaten petroleum, welk vermogen nog slechts door dat van de tankvloot der *Standard Oil Cy of New-Jersey* wordt overtroffen."

Onze Havenverbetering.

Sedert de vorige week bevindt zich alhier de Heer SALMON, zooals wij vroeger reeds vermeld hebben, de hoofdingenieur van de Amerikaanschen *Salmon Dredging Comp*, die de verbreeding van den ingang en de uitdieping van de St. Nicolaasbaai op Aruba voor de *Lago Oil Corp.* aldaar heeft aangenomen voor de kapitale som van een half millioen dollars.

Eergisteren zijn van Aruba nog twee Ingenieurs hier aangekomen. Deze heeren zouden een opdracht van het Gouvernement alhier ontvangen hebben voor een ontwerp en kostenbekening van de verbreeding van onzen havenmond enz. Spoedig zal met de peilingen en opmetingen een begin worden gemaakt voor dit onderzoek.

Het ligt wel voor de hand dat deze Amerikaansche My. die hier zijn baggermachines en ander materiaal en zijn ingenieurs reeds op Aruba, dus vlak in de buurt heeft en na afloop van dat werk maar eenvoudig naar Curaçao behoeft over te steken, dat werk van onze havenverbetening *a priori* veel goedkooper zal kunnen verrichten dan welke andere Mij. ook.

Men heeft ons de vraag gesteld of het echter voor onze nationale eer wel door den beugel kan, zoo niet tegelijk aan onze Hollandsche haveningenieurs en Mijen, die op dit gebied werkzaam zijn en zich een wereldreputatie verworven hebben, de kans op vrije mededinging geopend werd.

En daar valt zeker wel wat voor te zeggen.

Welkom.

Met de *Ina Vanterpool* is het begin dezer week Dr. J. BENESCH van St. Eustatius teruggekeerd om zich alhier te komen vestigen als geneeskundige.

Ter navolging.

Er zijn tal van auto's tegenwoordig die door de drukste straten met veel te groote snelheid rennen.

De heer Godden, directeur van de Phosphaatmijnen op Santa Barbara, maakt nu bekend in het *Bol. Com.* dat auto's van den ingang van die plantage af alleen met matige snelheid mogen rijden. Wie dat bevel overtreedt, kan terstond rechtsomkeer maken en voor die auto blijft voortaan de toegang tot Santa Barbara ontzegd. Tegelijk publiceert hij het nummer van een auto, die deze straf reeds heeft opgeloopen.

Een flinke maatregel.

Ter navolging.

Ontvangen

van het Agentschap van K. W. I. M. eenige vloeibladen, mooie reclame voor de booten en lijnen van de K.W.I.M.

— van den Heer HORACIO LEIBA Consul alhier van Venezuela de *Boodschap* van Generaal JUAN VICENTE GOMEZ, Constit. President van de Vereenigde Staten van Venezuela, aan het Nationaal Congres in diens gewone vergaderingen van 1925. In luxe-uitgaven en in het Hollandsch vertaald.

Onzen dank voor de hoffelijke opdracht.

Koloniale Raad.

Het ontwerp tot wijziging en aanvulling van de verordening betreffende den *loodsdienst en de loodsgelden* in de zitting van den K. R. op Maandag 15n dezer ingediend en op voorstel van den Voorzitter dadelijk behandeld werd z.h.s. aangenomen met de volgende wijzigingen:

Het tarief ad art. 6 voor stoomschepen en lichters luidende:

beneden	400 T. v. 2.83 M3	f 24
van 400 tot 800	„ „ „	40
„ 800 „ 1800	„ „ „	48
„ 1800 „ 9000	„ „ „	60
„ 9000 „ 12000	„ „ „	100
boven 12000	„ „ „	150

werd als volgt gewijzigd.

beneden	400 T. v. 2.83 M3	f 24
van 400 tot 800		40
800 1800		48
1800 10000		60
10000 13000		80
boven 13000		100

De laatste alinea ad *art 8.*

„Het zich bedienen van een loods voor het *verhalen* is verplichtend voor stoomschepen boven 1500 tonnen van 2,83 M3 bruto inhoud en voor zeilschepen boven 500 tonnen van 2,83 M3 bruto inhoud."

werd uit het ontwerp gelicht.

De amendementen werden voorgesteld door de leden SENIOR en PERRET GENTIL en door het bestuur bij monde van den Heer H. SCHOTBORGH, gemachtigde van het Bestuur, overgenomen.

De dievenbende.

Het heeft er allen schijn van, dat Curaçao de zucht prikkelt om Holland na te volgen, toen het in 1672 door de troepen van den Franschen koning Lodewijk XIV overrompeld werd en de overheid *radeloos*, het volk *redeloos* en het land *reddeloos* was.

Een groot deel onzer stad leeft tegenwoordig in angst onder de *terreur* van een georganiseerde dievenbende.

Dat de inbraken niet alleen geregeld voortgang hebben zelfs toenemen, ondanks dat er kort geleden een paar van die schelmen zijn opgepakt, bewijst meer dan voldoende dat we van een dieven*bende* kunnen spreken.

De vraag dringt of de justitie en politie wel bij machte, of het haar wel genoegzame ernst is met de dieven op te sporen.

Misschien moet er eerst een inbraak of diefstal in een der Gouvernementskantoren of het fiscalaat of bij het hoofd der politie plaats vinden, om opgeschrikt te worden. Misschien zit zij al met de handen in het haar, *radeloos* zonder te weten wat te doen, of, neemt zij nu het air aan, alsof al die verhalen maar de vrucht zijn van angstige verbeelding.

Is het geen bewijs, dat het vertrouwen der bevolking in de politie geheel zoek is, dat de redacties der couranten overstelpt worden met klachten over de onveiligheid, met opgaven van inbraken?

Ziehier een lijstje van pogingen tot inbraak in de laatste week.

1o. bij de familie DE GORTER op de Klipstraat werd Zondagavond tegen 11 uur aan de deur gerammeld en een raam, dat uit voorzorg was dichtgespijkerd, met geweld opengerukt.

De eigenares zag plotseling het licht van een zaklantaarn in haar oogen flikkeren. Op haar hulpgeroep nam de dief de vlucht. Dat is reeds de *derde* maal binnen een maand, dat een poging gewaagd wordt in datzelfde huis in te breken.

2o. Woensdagavond werd een bezoek gebracht bij de familie PIETERS-NEUMANN in de Frederikstraat. In dienzelfden nacht werd die poging driemaal herhaald, doch telkens werden de dieven opgeschrikt.

3o. Bij den Heer VERDOODT op Pietermaai heeft men reeds tweemaal dieven op het dak van het huis opgemerkt.

4o. Bij den Heer MENSING op Pietermaai werd 's nachts de deur van zijn koraal stuk getrokken bij de poging om binnen te komen.

5o. bij den Heer ISMAEL MARCHENA op Pietermaai werd de deur geforceerd.

6o. Het meest krasse staaltje van onbeschaamde brutaliteit gebeurde Donderdag in den vroegen morgen om 4 uur op den weg van Montagne naar de stad. Een vrouw liep daar om inkoopen te gaan doen in de stad. Plotseling komt er een auto aanrijden met uitgedoofde lichten. De auto houdt stil, twee kerels stappen er uit en dreigen de vrouw met een revolver al haar geld af te geven. Zij heeft fl 75 bij zich en overhandigt dat schreiend en bevend van angst. De auto met de bandieten maakt zich uit de voeten. Nummer onbekend.

Als dit verhaal niet door de vrouw verzonnen is om haar verlies van fl 75 goed te praten, dan is deze aanranding wel een bewijs hoe brutaal de dieven durven op te treden.

Het is of ze 't in de bioscoop hebben afgekeken.

La Cruz en *La Union* van deze week geven nog eenige andere inbraken op, waarmede men ons lijstje kan aanvullen.

Begrijpt men nu, dat er tal van families zijn, die in angst en onrust leven dat zij zullen bestolen worden en misschien hun leven niet meer veilig is? Wij weten, dat er reeds families zijn, die hun juweelen in de safe van een der banken hebben opgeborgen.

Wij hoorden van een familie, waar men uit voorzorg den inhoud van de zilverkast 's avonds in kisten opbergt. Sommigen hebben reeds een revolver aangeschaft om hun have en goed, hun lijf en leden te verdedigen. En wanneer men vandaag of morgen te hooren krijgt, dat ergens door een bewoner van een huis een dief is neergeschoten, dan weet men dat die eigenaar uit lijfsbehoud of om zijn bezittingen te verdedigen, zich zelf recht heeft moeten verschaffen, omdat er geen politie is, om die taak over te nemen.

De dieven zijn veel gewiekster dan onze politie. Eigenlijk is dat bij de tegenwoordige toestanden vrij gemakkelijk. Want eenig degelijk en eclatant bewijs van gewiekstheid heeft ze nog niet geleverd.

Men zegt wel, dat er geregeld nachts ronde gedaan wordt, ook is er bekend geworden dat door policen vermomd en in burgerkleeding gesurveilleerd wordt.

Doch wanneer dit als een bewijs van activiteit en slimheid moet gelden, dan wordt dit geheel geneutraliseerd of bedorven, 1° door aan dat laatste publiciteit te geven, 2° door die rondes op GEREGELDE en *vaste* uren te doen plaats hebben.

Er is geen grooter geruststelling voor bandieten mogelijk dan de wetenschap dat de nachtpolitie gepasseerd en dus vooreerst niet meer terugkomt. Zoodra ze dus de nachtwacht hebben zien verdwijnen, zijn ze veilig en komen in actie om hun slag te slaan.

Juist het onverwachte en plotselinge verschijnen van een wachtpost brengt onzekerheid, verwarring en besluiteloosheid bij de dieven.

Die rondes moeten dus elken nacht op heel ongeregelde uren plaatsvinden.

Ook niet altijd met hetzelfde punt van uitgang en terugkomst. Doch dikwijls in omgekeerde volgorde of telkens met een geheel andere route en meermalen herhaald in denzelfden nacht.

Garnizoen.

He Heer HENRY E. CH. DE JONGH, Sergeant majoor kwartiermeester is benoemd tot adjudant onderofficier titulair en aan den Heer M. LOEWENTHAL, adjudant onderofficier administrateur werd Woensdag vóór het front der troepen onder een hartelijke toespraak van den Kapitein Kommandant de gouden medalje wegens 50 jarigen dienst uitgereikt. Na afloop vereenigden zich de officieren met hunne dames, Z.Exc. Gouverneur BRANTJES, en het garnizoen in de militaire cantine, waar onder een heildronk den feesteling een Souvenir werd aangeboden.

Aan beiden onze gelukwenschen.

De verlofsregeling voor West-Indische Militairen.

Bij Kon. Besl. zijn de verlofs-tractementen vastgesteld voor die beneden den rang van onder-luitenant, behoorende tot of gedetacheerd bij de troepen te Suriname en *Curaçao*, die voor ten hoogste vier maanden naar de *Koloniale Reserve* worden gezonden.

Het normaal maandelijks verloftractement der onder-officieren beneden den rang van onder-luitenant wordt berekend naar den volgenden maatstaf:

honderd percent van de eerste f 125 der maandelijksche bezoldiging; tachtig percent van de tweede f 125; zestig percent van de volgende f 250 en veertig percent van de volgende f 500.

De militairen, beneden den rang van onder-officier, genieten gedurende het verlof de inkomsten, aangegeven in de bezoldigingsschaal No. 4 betreffende de koloniale reserve.

Dit besluit is in werking getreden den 30sten April j.l. en werkt terug tot 1 Februari 1925.

Verdronken.

El *Bol. Com.* berichtte dat Woensdag een jongetje José in de buurt van *Motet* in het water viel, en ondanks alle moeite niet kon gered worden. Vrijdag kwam het lijkje bovendrijven.

— Gisteren morgen kwam in de haven het lijk boven drijven van een jongen man Hosé Bruno, oud 18 jaar, werkzaam op de klip bij de *Red-D*-booten. Twee dagen tevoren was hij in het water gevallen en verdronken.

—Het is weer de maand Juni, de traditioneele maand, waarin we elk jaar een of meer ongevallen door verdrinking te betreuren hebben.

Officieele Berichten.

Aan Mej. O. H. Simmons, onderwijzeres in nuttige handwerken aan de openbare school te Bottom op Saba, is, op haar verzoek, eervol ontslag verleend en Mevrouw L. M. Hassell is aan genoemde school gehandhaafd.

Mej. L. B. Hassel is benoemd tot onderwijzeres vierde klasse bij het Openbaar Onderwijs in Curaçao.

De heer David B. Duque is tijdelijk benoemd tot klerk en werkzaam gesteld ter Griffie van het Hof van Justitie alhier.

Aan den tijdelijk agent van politie 2e klasse J. G. Thyssen is, op zijn verzoek, eervol ontslag uit 's Lands dienst verleend.

De heer Eric Arends is tijdelijk benoemd tot schrijver op het ontvangerskantoor op Aruba.

Mej. A. A. Philipszoon is benoemd tot onderwijzeres derde klasse in de kolonie Curaçao en werkzaam gesteld aan de Hendrikschool alhier.

De tijdl. klerk O. Haffmans is overgeplaatst van het Postkantoor naar het Ontvangerskantoor en de tijdl. schrijver J. P. Maal van het Ontvangerskantoor naar het Postkantoor.

De Gouverneur heeft bepaald dat, in verband met het herhaaldelijk voorkomen van miltvuur onder vee afkomstig van Coro, het van die plaats alhier aangebracht vee voor een termijn van tien dagen op het eiland in de baai van Valentijn afgezonderd moet worden gehouden alvorens tot het vrije verkeer te worden toegelaten en dat gedurende den tijd dat vee op genoemd eiland wordt afgezonderd, op dat eiland een gele vlag zal waaien.

Zeilvaart

gedurende de maand Mei 1925

Binnengekomen van:		Uitgezeild naar:	
Aruba	25	Aruba	19
Bonaire	34	Bonaire	36
Bov. Eilanden	1	Bov. Eilanden	1
Cumarebo	1	Guanta	2
Guanta	1	Jacmel	1
Haiti	1	La Guayra	2
La Guayra	1	La Vela de Coro	17
La Vela de Coro	11	Maracaibo	7
Maracaibo	7	Martinique	1
Mayaguez	1	Pto Cabello	10
Pto. Cabello	9	Pto Colombia	1
Rio Hacha	5	Pto. Rico	2
Sto Domingo	1	Pampatar	1
Tucacas	3	Rio Hacha	3
Van zee	4	Sint Martin	1
Total	108	Total	104

Mevrouw de Weduwe L. W. van Eps

heeft de eer hierbij kennis te geven, dat de voltrekking van het huwelijk van haar zoon,

JOHAN

met mejuffrouw

EDNA ARENDS

zal plaats hebben op Aruba, op Woensdag, den 24n. Juni a.s.

Eenige kennisgeving.

Curaçao, 10 Juni 1925.

De Heer en Mevrouw Jacobo B. Arends

hebben de eer hierbij kennis te geven, dat de voltrekking van het huwelijk van hunne dochter,

EDNA

met den Heer

JOHAN MARIN STATIUS VAN EPS

zal plaats hebben op Woensdag, den 24n. Juni a.s.

Eenige kennisgeving.

Aruba, 10 Juni 1925.

Receptie: Wilhelminastraat No. 22 om 8.30 p.m.

INSPECTIE-ONDERWIJS.

EXAMENS.

De wnd. Inspecteur van het Onderwijs brengt ter kennis van het algemeen, dat de examens ter verkrijging van akten van bekwaamheid tot het geven van onderwijs in de kolonie Curaçao ingevolge artikel 1 van het besluit van den 10n December 1921 (P. B. 1921 No. 79) zullen worden afgenomen in de maand SEPTEMBER 1925.

Zij, die zich aan eenig examen willen onderwerpen, moeten zich vóór of op den

1sten Juli 1925 schriftelijk

aanmelden bij den wnd. Inspecteur van het Onderwijs onder overlegging van de bij de onderwijsverordening 1907 vereischte akten of bewijzen, benevens van een geboorteakte.

Zij, die eenig examen wenschen af te leggen, moeten den leeftijd van ACHTTIEN JAREN hebben volbracht, tenzij de Gouverneur om bijzondere redenen vergunning verleent examen eerder af te leggen.

Zij, die zich aanmelden, worden slechts tot het afleggen van het examen toegelaten, wanneer uiterlijk twee dagen vóór het begin der examens ten kantore van den Kolonialen Ontvanger op Curaçao een examengeld is voldaan van:

VIJF GULDEN voor het afleggen van het examen voor de akte van bekwaamheid als onderwijzer(es) der VIERDE KLASSE, en van het examen in gymnastiek, teekenen, nuttige of fraaie handwerken;

TIEN GULDEN voor het afleggen van het examen voor de akte van bekwaamheid als onderwijzer(es) der DERDE KLASSE en van het examen in de wiskunde, het boekhouden, de Spaansche, Engelsche, Fransche en Hoogduitsche taal, welk bedrag verminderd wordt tot vijf gulden, wanneer de candidaat in het bezit is van de akte van bekwaamheid als onderwijzer(es) der derde of vierde klasse;

VIJFTIEN GULDEN voor het afleggen van het examen in de Spaansche, Engelsche, Fransche of Hoogduitsche taal, bedoeld in het 2e lid van artikel 27 en in het 2e lid van artikel 42 der onderwijs-verordening 1907.

De candidaten worden opmerkzaam gemaakt op de verslagen der vorige examens, die in de CURAÇAOSCHE COURANT bekend zijn gemaakt.

Ondergeteekende is tot het geven van inlichtingen over examens te spreken elken ZATERDAG des morgens van 9—12 uur op de inspectie van het Onderwijs, Fort Amsterdam.

Curaçao, 25 Mei 1925.

De wnd. Inspecteur van het Onderwijs,

HERMUS.

5—4